

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ **Αρ. Φύλλου 38**

25 Φεβρουαρίου 2000

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 2798

Κύρωση της Συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Βασιλείου του Μαρόκου.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος, η Συμφωνία αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Βασιλείου του Μαρόκου που υπογράφηκε στο Ραμπάτ στις 10 Μαΐου 1999, της οποίας το κείμενο σε πρωτότυπο στην ελληνική και αγγλική γλώσσα έχει ως εξής:

ΣΥΜΦΩΝΙΑ
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΜΕΤΑΞΥ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΟΥ
ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΟΥ ΜΑΡΟΚΟΥ

ΠΡΟΟΙΜΙΟ

Η Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας
και
Η Κυβέρνηση του Βασιλείου του Μαρόκου

ΑΠΟΤΕΛΟΥΣΕΣ Μέρη της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, η οποία ετέθη προς υπογραφή στο Σικάγο στις 7.12.1944,

ΕΠΙΘΥΜΟΥΣΕΣ εξίσου τη σύναψη Συμφωνίας με σκοπό την εγκατάσταση και λειτουργία τακτικών αεροπορικών δρομολογίων μεταξύ και πέραν των αντίστοιχων εδαφών τους,

ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ ΤΑ ΑΚΟΛΟΥΘΑ:

ΑΡΘΡΟ 1

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας Συμφωνίας, εκτός εάν το κείμενο προβλέπει διαφορετικά:

α) Ο όρος "Αεροπορικές Αρχές" στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας σημαίνει το Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και κάθε άλλο πρόσωπο ή σώμα εξουσιοδοτημένο να ασκεί τις αρμοδιότητες οι οποίες προς το παρόν ασκούνται από την ως άνω Υπηρεσία ή συναφείς αρμοδιότητες, στη δε περίπτωση του Βασιλείου του Μαρόκου τον Διοικητή της Πολιτικής Αεροπορίας του Βασιλείου του Μαρόκου και κάθε άλλο πρόσωπο ή σώμα εξουσιοδοτημένο να ασκεί τις αρμοδιότητες οι οποίες προς το παρόν ασκούνται από τον ως άνω Οργανισμό ή συναφείς αρμοδιότητες.

β) Ο όρος "η Σύμβαση" σημαίνει τη Σύμβαση για Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, η οποία ετέθη προς υπογραφή στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944 και περιλαμβάνει:

(i) οποιαδήποτε τροποποίηση επ' αυτής ετέθη σε ισχύ σύμφωνα με το Άρθρο 94 (α) αυτής και έχει κυρωθεί και από τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη και

(ii) οποιοδήποτε Παράρτημα ή οποιεσδήποτε τροποποιήσεις οι οποίες υιοθετήθηκαν σύμφωνα με το Άρθρο 90 της Σύμβασης και εφόσον παρόμοια τροποποίηση ή παράρτημα είναι σε δεδομένη στιγμή σε ισχύ για τα Συμβαλλόμενα Μέρη.

γ) Ο όρος "Συμφωνία" σημαίνει την παρούσα Συμφωνία, το συνημμένο σε αυτήν Παράρτημα και οποιαδήποτε Πρωτόκολλα ή συναφή έγγραφα τα οποία τροποποιούν τη Συμφωνία αυτή ή το Παράρτημα.

δ) Ο όρος "Διορισμένη Αεροπορική Εταιρεία" σημαίνει την αεροπορική εταιρεία που έχει διοριστεί και εξουσιοδοτηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 3 της παρούσας Συμφωνίας.

ε) Ο όρος "συμφωνημένα δρομολόγια" σημαίνει τα τακτικά αεροπορικά δρομολόγια στις διαδρομές, οι οποίες αναφέρονται στο Παράρτημα της παρούσας Συμφωνίας, για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου, χωριστά ή σε συνδυασμό.

στ) Ο όρος "χωρητικότης", σε σχέση με αεροσκάφος, σημαίνει τη διαθέσιμη δυνατότητα χωρητικότητας του

αεροσκάφους σε μία διαδρομή ή τμήματος της διαδρομής και ο όρος "χωρητικότης" σε σχέση με "ένα συμφωνημένο δρομολόγιο" σημαίνει τη δυνατότητα του χρησιμοποιούμενου αεροσκάφους για την εκτέλεση τέτοιου δρομολογίου, πολλαπλασιαζόμενη επί τη συχνότητα των δρομολογίων του αεροσκάφους σε δεδομένη περίοδο και σε μία διαδρομή ή τμήμα διαδρομής.

ζ) Ο όρος "επικράτεια" σε σχέση με ένα Κράτος έχει την έννοια του Άρθρου 2 της Σύμβασης.

η) Οι όροι "αεροπορικό δρομολόγιο", "διεθνές αεροπορικό δρομολόγιο", "αεροπορική εταιρεία" και "στάθμευση για μη εμπορικούς σκοπούς" θα έχουν την έννοια η οποία τους αποδίδεται αντίστοιχα στο Άρθρο 96 της Σύμβασης.

θ) Ο όρος "τιμολόγιο" σημαίνει τα καταβαλλόμενα ποσά για τη μεταφορά επιβατών, αποσκευών και φορτίου, καθώς και τους όρους υπό τους οποίους το τιμολόγιο αυτό εφαρμόζεται, συμπεριλαμβανομένων των τιμών και όρων για πρακτόρευση και άλλες βοηθητικές υπηρεσίες οι οποίες εκτελούνται από το μεταφορέα, σχετικά με τις αερομεταφορές, εξαιρουμένων των αμοιβών και όρων για τη μεταφορά ταχυδρομείου.

ι) Ο όρος "τέλος χρήστη" σημαίνει το τέλος το οποίο επιβάλλεται σε αεροπορικές εταιρείες για την παροχή αερολιμενικών, αεροναυτιλιακών ή αεροπορικής ασφάλειας εξυπηρετήσεων ή διευκολύνσεων.

κ) Ο όρος "ανταλλακτικά" σημαίνει υλικά επισκευής ή αντικατάστασης για ενσωμάτωση στο αεροσκάφος συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων και των ελίκων.

λ) Ο όρος "καθορισμένες διαδρομές" σημαίνει τις διαδρομές που καθορίζονται στο Παράρτημα της Συμφωνίας.

μ) Ο όρος "εφόδια" σημαίνει άμεσα καταναλώσιμα υλικά για χρήση ή πώληση επί του αεροσκάφους κατά τη διάρκεια πτήσης, συμπεριλαμβανομένων και αυτών του αεροσκάφους.

Εννοείται ότι οι τίτλοι οι οποίοι δίδονται στα Άρθρα της παρούσας Συμφωνίας δεν περιορίζουν ή διευρύνουν με κανέναν τρόπο τις έννοιες οποιωνδήποτε διατάξεων της Συμφωνίας.

ΑΡΘΡΟ 2
Παροχή Δικαιωμάτων Εκμετάλλευσης

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος παρέχει στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος τα δικαιώματα τα οποία καθορίζονται στην παρούσα Συμφωνία, για την εκτέλεση τακτικών διεθνών αεροπορικών δρομολογίων από την ορισθείσα αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους ως ακολούθως:

α) Να υπερίπταται, χωρίς προσγείωση, της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

β) Να σταθμεύει για λόγους μη εμπορικούς στην ως άνω επικράτεια και

γ) Να σταθμεύει στην ως άνω επικράτεια σε συγκεκριμένα σημεία της διαδρομής, η οποία αναφέρεται στον πίνακα διαδρομών, ο οποίος επισυνάπτεται ως Παράρτημα στην παρούσα Συμφωνία, με σκοπό την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου χωριστά ή σε συνδυασμό.

2) Ουδεμία επίκληση των διατάξεων της παραγράφου 1 μπορεί να θεωρηθεί ότι παρέχει στην αεροπορική εταιρεία του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους το δικαίωμα να επιβιβάζει, στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, επιβάτες, φορτίο ή ταχυδρομείο με αμοιβή ή μίσθωση και έχοντας προορισμό άλλο σημείο εντός της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

ΑΡΘΡΟ 3
Διορισμός και Εξουσιοδοτήσεις

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα έχει το δικαίωμα να διορίζει και να πληροφορεί, μέσω της διπλωματικής οδού το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, μία αεροπορική εταιρεία για την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων στις συγκεκριμένες διαδρομές, καθώς και να αποσύρει ή τροποποιεί τους διορισμούς αυτούς.

2. Μετά τη λήψη τέτοιου διορισμού, οι αρμόδιες αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους θα χορηγούν χωρίς καθυστέρηση και σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων 3 και 4 του παρόντος Άρθρου, τη σχετική άδεια λειτουργίας στην αεροπορική εταιρεία η οποία διορίστηκε.

3. Οι αεροπορικές αρχές ενός Συμβαλλόμενου Μέρους μπορούν να ζητήσουν από την αεροπορική εταιρεία, η οποία έχει διοριστεί από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, να αποδείξει ότι πληροί τις προϋποθέσεις οι οποίες προβλέπονται από τους νόμους και τις διατάξεις, οι οποίες διέπουν συνήθως τη λειτουργία διεθνών αεροπορικών δρομολογίων, σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης.

4. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα έχει το δικαίωμα να αρνηθεί τη χορήγηση άδειας λειτουργίας, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 2 του παρόντος Άρθρου ή να επιβάλλει όρους, τους οποίους θεωρεί απαραίτητους για την άσκηση, από την ορισθείσα αεροπορική εταιρεία των δικαιωμάτων τα οποία αναφέρονται στο Άρθρο 2 της παρούσας Συμφωνίας σε κάθε περίπτωση που το συγκεκριμένο Συμβαλλόμενο Μέρος δεν πείθεται ότι η ουσιαστική κυριότητα και ο αποτελεσματικός έλεγχος αυτής της εταιρείας ανήκουν στο Συμβαλλόμενο Μέρος που διόρισε την αεροπορική εταιρεία ή στους υπηκόους αυτού του Συμβαλλόμενου Μέρους ή αμφότερα.

5. Σε οποιονδήποτε χρόνο και μετά τη συμμόρφωση με τις διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος Άρθρου, η διορισθείσα και εξουσιοδοτηθείσα αεροπορική εταιρεία μπορεί να αρχίσει την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων, υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω συμφωνημένα δρομολόγια δεν θα εκτελεσθούν εφόσον δεν έχει καθορισθεί και ισχύει σχετικό τιμολόγιο, σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 13 της παρούσας Συμφωνίας.

ΑΡΘΡΟ 4
Αναστολή και Ανάκληση

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα έχει το δικαίωμα να ανακαλεί την άδεια λειτουργίας ή να αναστέλλει την άσκηση των δικαιωμάτων, τα οποία ορίζονται στο Άρθρο 2 της παρούσας Συμφωνίας, από την αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους ή να επιβάλλει όρους οι οποίοι κρίνονται αναγκαίοι για την άσκηση των δικαιωμάτων αυτών σε κάθε περίπτωση όταν:

α) η αεροπορική εταιρεία δεν δύναται να αποδείξει ότι πληροί τις προϋποθέσεις, οι οποίες προβλέπονται συνήθως από τους νόμους και τους κανονισμούς των Αρχών αυτών σχετικά με την εκτέλεση διεθνών αεροπορικών δρομολογίων σύμφωνα με τη Σύμβαση ή

β) δεν ικανοποιείται από το ότι η ουσιαστική κυριότητα και ο αποτελεσματικός έλεγχος της αεροπορικής εταιρείας δεν ανήκουν στο Συμβαλλόμενο Μέρος, το οποίο διορίζει την αεροπορική εταιρεία ή τους υπηκόους του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους, ή

γ) η αεροπορική εταιρεία δεν μπορεί να ανταποκριθεί

στις διατάξεις των νόμων και/ή κανονισμών του Συμβαλλόμενου Μέρους, το οποίο εκχωρεί τα εν λόγω δικαιώματα ή

δ) η αεροπορική εταιρεία δεν λειτουργεί σύμφωνα με τους όρους, οι οποίοι καθορίζονται στην παρούσα Συμφωνία.

2. Εκτός από την περίπτωση που η άμεση ανάκληση ή αναστολή ή επιβολή των όρων, οι οποίοι αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος Άρθρου, είναι ζωτικής σημασίας για την πρόληψη περαιτέρω παραβιάσεων των νόμων και/ή των κανονισμών, η άσκηση παρόμοιου δικαιώματος θα ασκείται μόνο μετά από διαβουλεύσεις με το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, σύμφωνα με το Άρθρο 15 της παρούσας Συμφωνίας.

ΑΡΘΡΟ 5
Εφαρμογή Νόμων και Κανονισμών

1. Οι νόμοι, οι κανονισμοί και οι διαδικασίες του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους σχετικά με την είσοδο, την παραμονή και την αναχώρηση από την επικράτειά του, αεροσκαφών τα οποία εκτελούν διεθνή αεροπορικά δρομολόγια ή σχετικά με τα δρομολόγια και τις πτήσεις αεροσκαφών θα τηρούνται από τα αεροσκάφη της διορισθείσας αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους κατά την είσοδο, παραμονή και αναχώρηση από την ανωτέρω επικράτεια.

2. Οι νόμοι και κανονισμοί ενός Συμβαλλόμενου Μέρους σχετικά με την άφιξη, ελευθεροκοινωνία, παραμονή, διέλευση, αποδημία, μετανάστευση, τα διαβατήρια, τα τελωνεία και τα μέτρα υγειονομικής προστασίας θα τηρούνται από τη διορισθείσα αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και από τους επιβάτες, πληρώματα, φορτίο και ταχυδρομείο των αεροσκαφών της διορισθείσας αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους κατά το χρόνο διέλευσης, εισόδου, παραμονής και αναχώρησής τους από την εν λόγω επικράτεια.

3. Επιβάτες, αποσκευές και φορτία απευθείας διερχόμενα από την επικράτεια ενός Συμβαλλόμενου Μέρους και μη απομακρυνόμενα από το χώρο του αεροδρομίου, ο οποίος χρησιμοποιείται για το σκοπό αυτόν θα υπόκεινται σε απλοποιημένο έλεγχο. Αποσκευές και φορτίο σε απευθείας διέλευση θα απαλλάσσονται από τελωνειακούς δασμούς και άλλους συναφείς φόρους.

ΑΡΘΡΟ 6
Αναγνώριση Πτυχίων και Αδειών

1. Πιστοποιητικά πλοϊμότητας, πιστοποιητικά ικανότητας και άδειες που εκδόθηκαν ή αναγνωρίστηκαν έγκυρες από ένα Συμβαλλόμενο Μέρος και παραμένουν σε ισχύ, θα αναγνωρίζονται ως έγκυρες από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, για το σκοπό εκτέλεσης των δρομολογίων τα οποία καθορίζονται στη Συμφωνία, υπό την προϋπόθεση ότι τα δικαιολογητικά, βάσει των οποίων εκδόθηκαν ή αναγνωρίστηκαν έγκυρα τα πιστοποιητικά και οι άδειες, είναι ισότιμα ή ανώτερα των ελάχιστων κριτηρίων τα οποία έχουν τεθεί ή πρόκειται να τεθούν σε ισχύ σύμφωνα με τη Σύμβαση. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος διατηρεί εν τούτοις το δικαίωμα να αρνηθεί να αναγνωρίσει, με σκοπό πτήσεις υπεράνω του εδάφους του, πιστοποιητικά ικανότητας και άδειες που χορηγήθηκαν σε υπηκόους του ή αναγνωρίστηκαν έγκυρες γι' αυτούς από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος ή οποιοδήποτε άλλο Κράτος.

2. Εάν τα προνόμια ή οι όροι των αδειών ή πιστοποιητικών που αναφέρονται στην ανωτέρω παράγραφο 1 και τα οποία εκδίδονται από τις αεροπορικές αρχές του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους σε οποιοδήποτε πρόσωπο ή διορισθείσα αεροπορική εταιρεία ή αναφορικά με αεροσκάφος το οποίο εκτελεί τα συμφωνημένα δρομολόγια στις καθορισμένες διαδρομές, επιτρέπουν διαφοροποίηση των κριτηρίων τα οποία καθιερώνονται από τη Σύμβαση και εφόσον η διαφοροποίηση αυτή έχει καταχωρισθεί στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, οι αεροπορικές αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους μπορούν να ζητήσουν διαβουλεύσεις σύμφωνα με το Άρθρο 15 της Συμφωνίας, με τις αεροπορικές αρχές του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους, με σκοπό την ικανοποίησή τους, ώστε η αμφισβητούμενη πρακτική να γίνει αποδεκτή από αυτούς. Σε περίπτωση αποτυχίας επίτευξης ικανοποιητικής συμφωνίας, θα έχει εφαρμογή το Άρθρο 4 της Συμφωνίας.

ΑΡΘΡΟ 7
Διατάξεις Ασφάλειας Πτήσεων

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος δύναται να ζητήσει, σε οποιονδήποτε χρόνο, διαβουλεύσεις, σχετικά με πρότυπα ασφάλειας που υιοθετούνται επί οιουδήποτε θέματος που αφορά τα πληρώματα, τα αεροσκάφη ή τα δρομολόγιά τους. Οι διαβουλεύσεις αυτές θα λαμβάνουν χώρα εντός τριάντα (30) ημερών από την υποβολή του υπόψη αιτήματος.

2. Σε περίπτωση που, ως αποτέλεσμα των διαβουλεύσεων αυτών, ένα Συμβαλλόμενο Μέρος διαπιστώνει ότι το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος δεν διατηρεί ούτε ουσιαστικά εφαρμόζει πρότυπα ασφαλείας, σε κανέναν από τους ανωτέρω τομείς, τα οποία να είναι τουλάχιστον ισότιμα με τα ελάχιστα πρότυπα που ισχύουν κατά το χρόνο αυτόν, σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγου, το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος θα γνωστοποιεί στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος τις διαπιστώσεις αυτές και τα μέτρα που θεωρούνται αναγκαία προκειμένου να συμβαδίζει με τα ελάχιστα αυτά κριτήρια, το δε άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα προβαίνει στις κατάλληλες διορθωτικές ενέργειες. Μη συμμόρφωση του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους προς την υποχρέωση ανάληψης διορθωτικών ενεργειών εντός δεκαπέντε (15) ημερών ή μεγαλύτερου διαστήματος εφόσον συμφωνηθεί, θα συνιστά λόγο για την εφαρμογή του Άρθρου 4 της παρούσας Συμφωνίας.

3. Με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων που αναφέρονται στο Άρθρο 33 της Σύμβασης του Σικάγου, συμφωνείται ότι οποιοδήποτε αεροσκάφος της αεροπορικής εταιρείας του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους που εκτελεί δρομολόγια από και προς την επικράτεια ενός άλλου Μέρους μπορεί κατά το χρόνο παραμονής του στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους να υποστεί έλεγχο από τους εξουσιοδοτημένους εκπροσώπους του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, μέσα και γύρω από το αεροσκάφος, προκειμένου να ελεγχθεί η ισχύς των αεροναυτιλιακών εγγράφων, καθώς και αυτών του πληρώματος και η εμφανής κατάσταση του αεροσκάφους και του εξοπλισμού του (καλούμενο σύμφωνα με το παρόν Άρθρο "επιθεώρηση πίστας") υπό τον όρο ότι δεν θα προκληθεί αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

4. Σε περίπτωση που μια επιθεώρηση πίστας ή σειρά τέτοιων επιθεωρήσεων δημιουργήσουν:

(α) σοβαρές υπόνοιες ως προς ένα αεροσκάφος ή τα δρομολόγιά του για τη μη τήρηση των ελάχιστων εκάστοτε ισχυόντων προτύπων σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγου ή

(β) σοβαρές υπόνοιες έλλειψης ουσιαστικής τήρησης

και εφαρμογής των εκάστοτε ισχυόντων προτύπων ασφαλείας σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγο, το Συμβαλλόμενο Μέρος που διεξάγει την επιθεώρηση δύναται να συμπεράνει, για τους σκοπούς του Άρθρου 33 της Σύμβασης του Σικάγου, ότι τα δικαιολογητικά βάσει των οποίων εκδόθηκαν ή αναγνωρίστηκαν ως έγκυρα τα πιστοποιητικά και οι άδειες που αφορούν το υπόψη αεροσκάφος ή το πλήρωμά του ή οι απαιτήσεις υπό τις οποίες το υπόψη αεροσκάφος λειτουργεί δεν είναι ισότιμα ή ανώτερα των ελάχιστων κριτηρίων τα οποία έχουν τεθεί σε ισχύ σύμφωνα με τη Σύμβαση.

5. Σε περίπτωση κατά την οποία επί σκοπώ διεξαγωγής επιθεώρησης πίστας επί αεροσκάφους, της εταιρείας ή των εταιρειών του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους σύμφωνα με την ανωτέρω παράγραφο 3, υπάρχει άρνηση πρόσβασης από τους αντιπροσώπους της εταιρείας αυτής ή των εταιρειών αυτών, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος δύναται να συμπεράνει ότι οι σοβαρές υπόνοιες που αναφέρονται στην παράγραφο (4) ανωτέρω επαληθεύονται και οδηγούν στα συμπεράσματα που αναφέρονται στην υπόψη παράγραφο.

6. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος διατηρεί το δικαίωμα, να ανακαλέσει ή να τροποποιήσει αμέσως την άδεια εκτέλεσης δρομολογίων της εταιρείας ή των εταιρειών του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, σε περίπτωση που το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, ως αποτέλεσμα είτε μιας επιθεώρησης πίστας ή σειράς τέτοιων επιθεωρήσεων ή άρνησης πρόσβασης για τη διεξαγωγή τέτοιας επιθεώρησης ή διαβουλεύσεων ή άλλης αιτίας, καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η λήψη άμεσων μέτρων κρίνεται απαραίτητη για την ασφαλή λειτουργία της εταιρείας.

7. Κάθε μέτρο το οποίο λαμβάνεται από ένα Συμβαλλόμενο Μέρος, σύμφωνα με τις παραγράφους (2) ή (6) ανωτέρω, θα αίρεται μόλις το αίτιο λήψης των υπόψη μέτρων παύσει να ισχύει.

ΑΡΘΡΟ 8
Αεροπορική ασφάλεια

1. Σύμφωνα με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους από το Διεθνές Δίκαιο, τα Συμβαλλόμενα Μέρη επιβεβαιώνουν ότι η υποχρέωσή τους μεταξύ τους να προστατεύουν την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας εναντίον πράξεων παράνομης επέμβασης αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της παρούσας Συμφωνίας. Χωρίς να περιορίζουν τη γενικότητα των δικαιωμάτων και υποχρεώσεών τους, σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενεργούν ιδιαίτερα, σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης Παραβάσεων και Ορισμένων Άλλων Πράξεων, οι οποίες διενεργούνται επί αεροσκαφών, η οποία υπεγράφη στο Τόκυο στις 14 Σεπτεμβρίου 1963, της Σύμβασης για την Καταστολή της Παράνομης Κατακράτησης Αεροσκάφους, η οποία υπεγράφη στη Χάγη στις 16 Δεκεμβρίου 1970 και της Σύμβασης για την Καταστολή Παρανόμων Πράξεων εναντίον της Ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία υπεγράφη στο Μόντρεαλ στις 23 Σεπτεμβρίου 1971, το πρωτόκολλο για την καταστολή των παράνομων ενεργειών βίας στα αεροδρόμια που εξυπηρετούν τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, το οποίο υπεγράφη στο Μόντρεαλ στις 24 Φεβρουαρίου 1988, καθώς και με οποιοδήποτε άλλο διεθνές κείμενο επί του αυτού θέματος που θα κυρωθεί στο μέλλον από τα Συμβαλλόμενα Μέρη.

2. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη, σε περίπτωση σχετικού αιτήματος, θα παρέχουν αμοιβαίως κάθε απαραίτητη βοήθεια για την πρόληψη πράξεων παράνομης κατακράτησης πολιτικών αεροσκαφών και άλλων παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας αεροσκαφών, των επιβατών και του πληρώματός τους, αεροδρομίων και εγκαταστάσεων αεροναυτιλίας, καθώς και κάθε άλλης απειλής της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.

3. Στις αμοιβαίες σχέσεις τους, τα Μέρη θα ενεργούν σύμφωνα με τις διατάξεις για την αεροπορική ασφάλεια, οι οποίες έχουν καθιερωθεί από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας και ορίσθηκαν ως Παραρτήματα στη Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία στο μέτρο που οι εν λόγω διατάξεις είναι εφαρμοστέες στα Μέρη. Θα απαιτούν, όμως, οι εκμεταλλευόμενοι αεροσκάφη τα οποία είναι εγγεγραμμένα στα μητρώα τους ή οι εκμεταλλευόμενοι αεροσκάφη οι οποίοι έχουν την κύρια εγκατάσταση των εργασιών τους ή τη μόνιμη κατοικία στην επικράτειά τους, καθώς και το προσωπικό των αεροδρομίων στην επικράτειά τους να ενεργούν σύμφωνα με τις ανωτέρω διατάξεις αεροπορικής ασφάλειας.

4. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος συμφωνεί ότι από τους ανωτέρω εκμεταλλευόμενους αεροσκάφη μπορεί να ζητηθεί η τήρηση των διατάξεων για την αεροπορική ασφάλεια, οι οποίες αναφέρονται στην παράγραφο 3 ανωτέρω, οι οποίες απαιτούνται από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος για την είσοδο, παραμονή ή αναχώρηση από την επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα διασφαλίζει ότι στο έδαφός του εφαρμόζονται κατάλληλα και αποτελεσματικά μέτρα για την προστασία των αεροσκαφών και τον έλεγχο των επιβατών και των χειραποσκευών τους, καθώς και τη διενέργεια των ενδεδειγμένων ελέγχων στα πληρώματα, τις αποσκευές, το φορτίο και τα εφόδια αεροσκαφών, πριν, από και κατά τη διάρκεια της επιβίβασης και της φόρτωσης. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα ανταποκρίνεται θετικά σε κάθε αίτημα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους για τη λήψη λογικών ειδικών μέτρων ασφάλειας για την αντιμετώπιση συγκεκριμένης απειλής.

5. Σε περίπτωση συμβάντος ή απειλής συμβάντος παράνομης κατακράτησης πολιτικού αεροσκάφους ή άλλων παράνομων πράξεων εναντίον της ασφάλειας του αεροσκάφους, των επιβατών και του πληρώματός του, αεροδρομίων ή εγκαταστάσεων αεροναυτιλίας, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα αλληλοβοηθούνται, διευκολύνοντας τις συνεννοήσεις και άλλα κατάλληλα μέτρα με σκοπό να τερματίσουν γρήγορα και με ασφάλεια παρόμοιο συμβάν ή απειλή παρόμοιου συμβάντος.

ΑΡΘΡΟ 9
Εμπορικές ευκαιρίες

1. Η ορισθείσα αεροπορική εταιρεία του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους θα έχει το δικαίωμα να διατηρεί στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους τη δική της εκπροσώπηση.

2. Η ορισθείσα αεροπορική εταιρεία του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους δύναται σύμφωνα με τους νόμους και τους κανονισμούς του άλλου Μέρους, σχετικά με την είσοδο, παραμονή και απασχόληση, να φέρει και να διατηρεί στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους διευθυντικό, πωλήσεων, τεχνικό, λειτουργικό, καθώς και άλλο εξειδικευμένο προσωπικό, το οποίο είναι απαραίτητο για την εκτέλεση αεροπορικών δρομολογίων.

3. Σε περίπτωση διορισμού γενικού πράκτορα ή πράκτορα γενικών πωλήσεων, ο εν λόγω πράκτορας θα διορίζεται σύμφωνα με τους εφαρμοζόμενους σχετικά νόμους και κανονισμούς κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους.

4. Κάθε διοριζόμενη αεροπορική εταιρεία θα έχει το

δικαίωμα να πωλεί υπηρεσίες αερομεταφοράς, στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, απευθείας ή μέσω των πρακτόρων της και κάθε πρόσωπο θα μπορεί να αγοράσει τις εν λόγω υπηρεσίες αερομεταφοράς, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία και τους κανονισμούς της. Οι πωλήσεις αυτές θα πρέπει να πραγματοποιούνται σε τοπικό νόμισμα.

5. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα παρέχει το δικαίωμα στην ορισθείσα αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους να μεταφέρει στη χώρα της, κατόπιν αιτήσεως, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς περί ξένου συναλλάγματος, το πλεόνασμα μεταξύ εσόδων και εξόδων, που πραγματοποιήθηκε από τη μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου στα συμφωνηθέντα δρομολόγια στο έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

6. Εάν το ένα Συμβαλλόμενο Μέρος επιβάλλει περιορισμούς, όσον αφορά τη μεταφορά του πλεονάσματος που πραγματοποιήθηκε από την ορισθείσα εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα έχει επίσης το δικαίωμα να επιβάλλει τους ίδιους περιορισμούς στην αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

ΑΡΘΡΟ 10
Εξαίρεση από τελωνειακούς και άλλους δασμούς

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος, με βάση την αμοιβαιότητα, θα απαλλάσσει την ορισθείσα αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, σύμφωνα με την εθνική του νομοθεσία, από περιορισμούς εισαγωγών, τελωνειακούς δασμούς, άλλους φόρους, τέλη επιθεωρήσεων και άλλες εθνικές επιβαρύνσεις και τέλη επί των αεροσκαφών, καυσίμων, λιπαντικών, αναλώσιμων τεχνικών εφοδίων, ανταλλακτικών, συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων, συνήθους εξοπλισμού αεροσκάφους, εφοδίων αεροσκαφών και άλλων αντικειμένων, τα οποία προορίζονται για χρήση ή χρησιμοποιήθηκαν αποκλειστικά σε συνδυασμό με τη λειτουργία και την εξυπηρέτηση του αεροσκάφους της ορισθείσας αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, το οποίο εκτελεί τα συμφωνηθέντα δρομολόγια, καθώς επίσης και επί των αποθεμάτων εισιτηρίων, των φορτωτικών και πάσης φύσεως έντυπου υλικού, το οποίο φέρει τα διακριτικά της εταιρείας, ως και του συνήθους διαφημιστικού υλικού, το οποίο διανέμεται δωρεάν από την ορισθείσα αεροπορική εταιρεία.

2. Οι απαλλαγές οι οποίες χορηγούνται με το παρόν Άρθρο θα εφαρμόζονται για τα αντικείμενα τα αναφερόμενα στην παράγραφο 1 του παρόντος Άρθρου τα οποία:

α) Εισάγονται στην επικράτεια του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους από ή για λογαριασμό της ορισθείσας αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

β) Παραμένουν επί του αεροσκάφους της ορισθείσας αεροπορικής εταιρείας του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους κατά την άφιξη ή αναχώρηση από την επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

γ) Παραλαμβάνονται από το αεροσκάφος της ορισθείσας αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και προορίζονται να χρησιμοποιηθούν για την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων, ανεξαρτήτως εάν τα είδη αυτά χρησιμοποιήθηκαν ή καταναλώθηκαν πλήρως ή μη εντός της επικράτειας του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, το οποίο χορηγεί την απαλλαγή, υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω είδη δεν εκποιούνται στην επικράτεια του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους.

3. Ο κανονικός αεροπορικός εξοπλισμός, καθώς και τα υλικά και εφόδια, τα οποία συνήθως βρίσκονται επί του αεροσκάφους κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους, μπορεί να εκφορτωθούν στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους μόνο με την έγκριση των τελωνειακών αρχών αυτού του Συμβαλλόμενου Μέρους. Στην περίπτωση αυτήν, τα εν λόγω είδη τίθενται υπό τον έλεγχο των εν λόγω αρχών, μέχρις ότου επανεξαχθούν ή διατεθούν κατ' άλλον τρόπο, σύμφωνα με τους τελωνειακούς κανονισμούς.

ΑΡΘΡΟ 11
Τέλη χρήσεως

Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να επιβάλλει ή να επιτρέψει την επιβολή δίκαιων και λογικών τελών για τη χρήση αερολιμένων και άλλων εγκαταστάσεων υπό τον έλεγχό του.

Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος συμφωνεί, εν τούτοις, ότι παρόμοια τέλη δεν θα είναι υψηλότερα από αυτά τα οποία θα καταβάλλονταν για τη χρήση αερολιμένων και εγκαταστάσεων από τα εθνικά του αεροσκάφη, τα οποία εκτελούν συναφή διεθνή δρομολόγια.

ΑΡΘΡΟ 12
Κανονισμοί χωρητικότητας και έγκριση δρομολογίων

1. Οι διοριζόμενες αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλόμενων Μερών θα έχουν δίκαιη και ισότιμη μεταχείριση, ώστε να είναι σε θέση να απολαμβάνουν ίσων ευκαιριών κατά την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων στις καθορισμένες διαδρομές.

2. Κατά την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων, οι διοριζόμενες αεροπορικές εταιρείες κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα λαμβάνουν υπόψη τους τα συμφέροντα της αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, έτσι ώστε να μην επηρεασθούν δυσμενώς τα δρομολόγια, τα οποία η τελευταία εκτελεί στο σύνολο ή τμήμα των αυτών διαδρομών.

3. Τα συμφωνηθέντα δρομολόγια, τα οποία εκτελούν οι διοριζόμενες από τα Συμβαλλόμενα Μέρη αεροπορικές εταιρείες, θα έχουν ως πρωταρχικό τους στόχο την παροχή, σε λογικό συντελεστή πληρότητας ή επαρκούς χωρητικότητας για τη μεταφορά της παρούσας και των λογικά προβλεπόμενων απαιτήσεων για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου μεταξύ της επικράτειας του διορίζοντος την αεροπορική εταιρεία Συμβαλλόμενου Μέρους και της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

4. Η προϋπόθεση για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου, επιβιβαζομένων και αποβιβαζομένων σε σημεία διαδρομών, τα οποία θα καθορισθούν στις επικράτειες άλλων κρατών από αυτό που διορίζει την αεροπορική εταιρεία, θα συμφωνηθούν μεταξύ των δύο Συμβαλλόμενων Μερών.

5. Η χωρητικότητα η οποία θα διατεθεί, συμπεριλαμβανομένης της συχνότητας των δρομολογίων και του τύπου των αεροσκαφών, τα οποία θα χρησιμοποιούνται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλόμενων Μερών για τα συμφωνηθέντα δρομολόγια, θα συμφωνηθούν από τις αεροπορικές αρχές, ύστερα από πρόταση των διορισμένων αεροπορικών εταιρειών. Οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες θα υποβάλλουν τις προτάσεις ύστερα από σχετικές διαβουλεύσεις μεταξύ τους, λαμβανομένων υπόψη των αρχών, οι οποίες αναφέρονται στις παραγράφους 1, 2 και 3 του παρόντος Άρθρου.

6. Σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ των διορισμένων αεροπορικών εταιρειών των Συμβαλλόμενων Μερών, τα θέματα τα οποία αναφέρονται στην ανωτέρω παράγραφο 5 θα επιλύονται με συμφωνία μεταξύ των αεροπορικών αρχών των δύο Συμβαλλόμενων Μερών. Μέχρις ότου επιτευχθεί παρόμοια συμφωνία, η χωρητικότητα η οποία διατίθεται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες θα παραμένει αμετάβλητη.

7. Η διορισμένη αεροπορική εταιρεία κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα υποβάλλει για έγκριση τους πίνακες δρομολογίων στις αεροπορικές αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους όχι αργότερα από τριάντα (30) ημέρες πριν από την έναρξη των δρομολογίων στις συγκεκριμένες διαδρομές. Η διαδικασία αυτή θα εφαρμόζεται επίσης και σε περίπτωση μεταγενέστερων αλλαγών των δρομολογίων. Σε ειδικές περιπτώσεις το χρονικό αυτό όριο μπορεί να μειωθεί ύστερα από έγκριση των εν λόγω αρχών.

ΑΡΘΡΟ 13
Αεροπορικά τιμολόγια

1. Τα τιμολόγια τα οποία εφαρμόζονται από τις αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλόμενων Μερών για τα συμφωνηθέντα δρομολόγια θα καθορίζονται σε λογικά επίπεδα, λαμβάνοντας υπόψη όλους τους σχετικούς παράγοντες, συμπεριλαμβανομένου του κόστους λειτουργίας, λογικού κέρδους, των χαρακτηριστικών των δρομολογίων και, όπου κρίνεται σκόπιμο, τα τιμολόγια άλλων αεροπορικών εταιρειών, οι οποίες εκτελούν τακτικά δρομολόγια στις ίδιες διαδρομές ή μέρη αυτών.

2. Τα τιμολόγια τα οποία αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος Άρθρου θα καθορισθούν σύμφωνα με τους κατωτέρω κανόνες:

α) Εφόσον οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες αμφοτέρων των Συμβαλλόμενων Μερών είναι μέλη διεθνούς ένωσης αεροπορικών εταιρειών π.χ. της Διεθνούς Ένωσης Αεροπορικών Μεταφορών, η οποία διαθέτει μηχανισμό καθορισμού ναύλων και υπάρχει ήδη απόφαση σχετική με τα συμφωνημένα δρομολόγια, τα τιμολόγια θα καθορίζονται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλόμενων Μερών, σύμφωνα με την ήδη υπάρχουσα απόφαση. Σε διαφορετική περίπτωση, κατά την εφαρμογή του παρόντος Αρθρου, κάθε διορισμένη αεροπορική εταιρεία θα είναι υπεύθυνη μόνο έναντι των αεροπορικών της αρχών για τη δικαιολόγηση και τη λογικότητα των τιμολογίων, τα οποία θα συμφωνηθούν κατ' αυτόν τον τρόπο.

β) Όταν δεν υπάρχει τιμολόγιο για τα συμφωνηθέντα δρομολόγια και όταν η μία ή και οι δύο διορισμένες αεροπορικές εταιρείες δεν είναι μέλη της ίδιας Ένωσης Αεροπορικών Εταιρειών, η οποία αναφέρεται στην ανωτέρω παράγραφο (α), οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλόμενων Μερών θα συμφωνούν μεταξύ τους τα τιμολόγια τα σχετικά με τα συμφωνηθέντα δρομολόγια.

γ) Τα συμφωνηθέντα κατ' αυτόν τον τρόπο τιμολόγια θα υποβάλλονται στις αεροπορικές αρχές των Συμβαλλόμενων Μερών για έγκριση, τουλάχιστον τριάντα (30) ημέρες πριν από την προτεινόμενη ημερομηνία εφαρμογής τους. Το χρονικό τούτο διάστημα μπορεί να μειωθεί ύστερα από συγκατάθεση των εν λόγω αρχών.

δ) Σε περίπτωση κατά την οποία οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλόμενων Μερών δεν συμφωνήσουν για τα τιμολόγια ή όταν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος δεν έχει διορίσει αεροπορική εταιρεία για την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων ή όταν κατά τη διάρκεια των δεκαπέντε (15) πρώτων ημερών της περιόδου των τριάντα (30) ημερών, οι οποίες μνημονεύονται στην ανωτέρω υποπαράγραφο (γ), οι αεροπορικές αρχές του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους επιδίδουν στις αεροπορικές αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους ειδοποίηση για τη δυσαρέσκειά τους για οποιοδήποτε τιμολόγιο, το οποίο συμφωνήθηκε μεταξύ των διορισμένων αεροπορικών εταιρειών των Συμβαλλόμενων Μερών, σύμφωνα με τις ανωτέρω υποπαραγράφους (α) και (β), οι αεροπορικές αρχές των Συμβαλλόμενων Μερών θα καταβάλλουν προσπάθεια για την επίτευξη συμφωνίας για τα ενδεδειγμένα τιμολόγια τα οποία θα εφαρμοσθούν.

3. α) Κανένα τιμολόγιο δεν τίθεται σε ισχύ, εφόσον οι αεροπορικές αρχές των Συμβαλλόμενων Μερών δεν το έχουν εγκρίνει.

β) Τα τιμολόγια τα οποία καθορίσθηκαν σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου θα παραμένουν σε ισχύ μέχρις ότου ορισθούν νέα τιμολόγια.

4. Εάν οι αεροπορικές αρχές δεν μπορέσουν να συμφωνήσουν για τα τιμολόγια, τα οποία τους υποβλήθηκαν σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου, ή για τον καθορισμό οποιουδήποτε τιμολογίου, η διαφορά θα διακανονισθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 16 της παρούσας Συμφωνίας.

5. Εάν οι αεροπορικές αρχές ενός Συμβαλλόμενου Μέρους δεν ικανοποιηθούν από τα καθορισμένα τιμολόγια, θα το γνωστοποιήσουν στις αεροπορικές αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και οι διορισθείσες αεροπορικές εταιρείες θα προσπαθήσουν, όταν απαιτείται, να καταλήξουν σε συμφωνία. Εάν εντός περιόδου ενενήντα (90) ημερών από την ημέρα λήψης της γνωστοποίησης δεν είναι δυνατόν να καθορισθεί νέο τιμολόγιο, σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων (2) και (3) του παρόντος Άρθρου, θα εφαρμοσθούν οι διαδικασίες που καθορίζονται από την παράγραφο (4) του Άρθρου τούτου.

ΑΡΘΡΟ 14
Χορήγηση στατιστικών

Οι αεροπορικές αρχές κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα χορηγούν στις αεροπορικές αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, ύστερα από αίτημά τους, πληροφορίες και στατιστικές, σχετικά με την κίνηση των συμφωνηθέντων δρομολογίων της διορισθείσας αεροπορικής εταιρείας του πρώτου Συμβαλλόμενου Μέρους προς και από την επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, που τηρούνται και υποβάλλονται συνήθως από τη διορισθείσα αεροπορική εταιρεία προς τις εθνικές της αεροπορικές αρχές. Κάθε συμπληρωματικό στατιστικό στοιχείο κίνησης, το οποίο οι αεροπορικές αρχές του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους επιθυμούν να ζητήσουν με αίτησή τους από τις αεροπορικές αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, θα αποτελεί αντικείμενο αμοιβαίας συζήτησης και συμφωνίας μεταξύ των δύο Συμβαλλόμενων Μερών.

ΑΡΘΡΟ 15
Διαβουλεύσεις και τροποποιήσεις

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος ή οι αεροπορικές αρχές του δύνανται οποτεδήποτε να ζητήσουν διαβουλεύσεις με το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος ή τις αεροπορικές αρχές του.

2. Μία διαβούλευση που ζητήθηκε από ένα των Συμβαλλόμενων Μερών ή τις αεροπορικές αρχές του, πρέπει να αρχίσει μέσα σε τριάντα (30) ημέρες από την ημερομηνία λήψης του αιτήματος.

3. Κάθε τροποποίηση της παρούσας Συμφωνίας θα

τεθεί σε ισχύ όταν τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη γνωστοποιήσουν αμοιβαία ότι ολοκληρώθηκαν οι συνταγματικές διαδικασίες τους σχετικά με τη σύναψη και θέση σε ισχύ διεθνών συμφωνιών.

4. Πέραν από τα οριζόμενα στις διατάξεις της παραγράφου 3, τροποποιήσεις στον πίνακα δρομολογίων, ο οποίος επισυνάπτεται στην παρούσα Συμφωνία, μπορουν να συμφωνηθούν απευθείας μεταξύ των αεροπορικων αρχών των Συμβαλλόμενων Μερών. Θα τεθούν δε σε ισχύ αφού επιβεβαιωθούν με την ανταλλαγή διπλωματικών διακοινώσεων.

ΑΡΘΡΟ 16
Διευθέτηση διαφορών

1. Εάν προκύψει οποιαδήποτε διαφορά μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών σχετικά με την ερμηνεία ή την εφαρμογή της παρούσας Συμφωνίας και του Παραρτήματός της, τα Συμβαλλόμενα Μέρη αρχικά θα προσπαθήσουν να τη διευθετήσουν με διαπραγματεύσεις.

2. Εάν τα Συμβαλλόμενα Μέρη αποτύχουν να καταλήξουν σε μία διευθέτηση με διαπραγματεύσεις, μπορούν να συμφωνήσουν να παραπέμψουν τη διαφορά για συμβουλευτική γνώμη σε κάποιο πρόσωπο ή σώμα, κοινά αποδεκτό.

3. Εάν τα Συμβαλλόμενα Μέρη αποτύχουν να διευθετήσουν τη διαφορά σύμφωνα με τις ανωτέρω παραγράφους 1 και 2, η διαφορά θα παραπεμφθεί σε δικαστήριο τριών (3) διαιτητών, από τους οποίους έναν διορίζει κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος και ο τρίτος συμφωνείται να ορισθεί από κοινού από τους δύο άλλους.

Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα διορίσει ένα διαιτητή εντός περιόδου εξήντα (60) ημερών, από την ημερομηνία λήψης, δια της διπλωματικής οδού, από κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος, της γνωστοποίησης προς το άλλο, με την οποία θα ζητείται διαιτησία για τη διαφορά από παρόμοιο δικαστήριο, ο δε τρίτος διαιτητής θα διορισθεί εντός περιόδου εξήντα (60) πρόσθετων ημερών. Εάν οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν προβεί στο διορισμό του διαιτητή του εντός της καθορισθείσας περιόδου, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ζητήσει από τον Πρόεδρο του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας να διορίζει διαιτητή ή διαιτητές κατά περίπτωση. Σε περίπτωση κατά την οποία ο Πρόεδρος του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας είναι υπήκοος ενός των Συμβαλλόμενων Μερών, δύναται να ζητηθεί από τον Α' Αντιπρόεδρο του Συμβουλίου ή, αν και αυτός είναι υπήκοος παρομοίως το αρχαιότερο μέλος του Συμβουλίου, το οποίο δεν έχει παρόμοια υπηκοότητα, να προβεί στους διορισμούς κατά περίπτωση. Εν τούτοις ο τρίτος διαιτητής θα είναι υπήκοος τρίτης χώρας και θα ενεργεί ως Πρόεδρος του Δικαστηρίου, ορίζοντας τον τόπο όπου θα διεξαχθεί η διαιτησία.

4. Το Δικαστήριο θα καθορίσει τις διαδικασίες του.

5. Τα έξοδα του Δικαστηρίου θα επιμερισθούν εξίσου μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών.

6. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη αναλαμβάνουν να συμμορφωθούν με κάθε απόφαση η οποία θα εκδοθεί σε εφαρμογή του παρόντος Άρθρου.

7. Εφόσον και για όσο χρόνο οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη ή η διορισθείσα από αυτό αεροπορική εταιρεία δεν συμμορφώνεται με την απόφαση, η οποία θα εκδοθεί σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος Άρθρου, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος δύναται να περιορίσει, παρακρατήσει ή ανακαλέσει οποιαδήποτε δικαιώματα ή προνόμια έχει εκχωρήσει με βάση την παρούσα Συμφωνία.

ΑΡΘΡΟ 17
Λήξη ισχύος

Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος δύναται οποτεδήποτε να γνωστοποιήσει εγγράφως, δια της διπλωματικής οδού, προς το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, την πρόθεσή του να τερματίσει την ισχύ της παρούσας Συμφωνίας. Ανάλογη γνωστοποίηση θα διαβιβαστεί ταυτόχρονα στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Στην περίπτωση αυτήν, η Συμφωνία θα παύσει να ισχύει δώδεκα (12) μήνες μετά τη λήψη της γνωστοποίησης από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, εκτός εάν η γνωστοποίηση καταγγελίας ανακληθεί με συμφωνία πριν την εκπνοή της ανωτέρω περιόδου. Σε περίπτωση μη γνωστοποίησης της λήψης από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, θα λογίζεται ότι η γνωστοποίηση παρελήφθη δεκατέσσερις (14) ημέρες μετά τη λήψη της γνωστοποίησης από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

ΑΡΘΡΟ 18
Συμμόρφωση προς πολυμερείς συμβάσεις

Εφόσον τεθεί σε ισχύ γενική πολυμερής σύμβαση ή συμφωνία αεροπορικών μεταφορών, έχουσα σχέση με αμφότερα τα Συμβαλλόμενα Μέρη, η παρούσα Συμφωνία και το Παράρτημά της θα τροποποιηθούν αναλόγως.

ΑΡΘΡΟ 19
Καταχώριση

Η παρούσα Συμφωνία, το Παράρτημά της, καθώς και όλες οι τυχόν τροποποιήσεις θα καταχωρίζονται στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

ΑΡΘΡΟ 20
Έναρξη ισχύος

Η παρούσα Συμφωνία θα τεθεί σε ισχύ από την ημερομηνία της τελευταίας γνωστοποίησης, δια της διπλωματικής οδού, του ενός των Συμβαλλόμενων Μερών προς το άλλο ότι έχει συμμορφωθεί με τις απαιτούμενες συνταγματικές διαδικασίες, προκειμένου να τεθεί σε ισχύ η παρούσα Συμφωνία.

Σε πίστωση των ανωτέρω υπεγράφη η παρούσα Συμφωνία από τους κατωτέρω υπογεγραμμένους πληρεξουσίους, οι οποίοι έχουν εξουσιοδοτηθεί για το σκοπό αυτόν από τις αντίστοιχες Κυβερνήσεις τους.

Έγινε στο Ραμπάτ στις 10 Μαΐου 1999 σε δύο (2) αντίτυπα στην ελληνική, αραβική και αγγλική γλώσσα και τα τρία κείμενα θεωρούμενα εξίσου αυθεντικά.

Σε περίπτωση διαφοράς στην ερμηνεία θα υπερισχύει το αγγλικό κείμενο.

ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ	ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΟΥ ΜΑΡΟΚΟΥ
Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών	Ο Υπουργός Μεταφορών και Εμπορικής Ναυτιλίας
(υπογραφή)	(υπογραφή)
Αναστάσιος Μαντέλης	Mustapha MANSOURI

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

1. ΔΙΑΔΡΟΜΗ Ι
Διαδρομές που θα εκμεταλλεύεται η διορισμένη αεροπορική εταιρεία του Βασιλείου του Μαρόκου.
Σημεία στο Μαρόκο-Αθήνα, Ελλάδα.

2. ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΙΙ
Διαδρομές που θα εκμεταλλεύεται η διορισμένη αεροπορική εταιρεία της Ελληνικής Δημοκρατίας.
Σημεία στην Ελλάδα-Καζαμπλάνκα, Μαρόκο.

3. Ενδιάμεσα σημεία και σημεία πέραν θα μπορούν να εξυπηρετούνται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες. Δικαιώματα 5ης ελευθερίας θα ασκούνται μεταξύ τέτοιων σημείων και της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, μετά από συμφωνία που θα επιτευχθεί για το σκοπό αυτόν μεταξύ των διορισμένων αεροπορικών εταιρειών και θα εγκριθεί από τις αντίστοιχες αεροπορικές αρχές των δύο Συμβαλλόμενων Μερών.

AIR TRANSPORT AGREEMENT

between

The Government of the Hellenic Republic

and

The Government of the Kingdom of Morocco

PREAMBLE

The Government of the Hellenic Republic

and

The Government of the Kingdom of Morocco

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on 7th day of December 1944;

Being equally desirous to conclude an Agreement for the purpose of establishing and operating scheduled air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

Article 1
Definitions

For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires:

a. The term "Aeronautical Authorities" means, in the case of the Hellenic Republic, the Governor of the Civil Aviation Authority and any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Authority or similar functions and, in the case of the Kingdom of Morocco the Director of the Civil Aviation of the Kingdom of Morocco and any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Organization or similar functions.

b. The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago, on the seventh day of December, 1944, and includes:

(i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94 (a) thereof and has been ratified by both Contracting Parties; and

(ii) any Annex or any amendments thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or Annex is at any given time effective for those Contracting Parties.

c. The term "Agreement" means this Agreement, the Annex attached thereto, and any Protocols or similar documents amending the present Agreement or the Annex.

d. The term "designated airline" means, an airline which has been designated and authorized in accordance with the provisions of Article 3 of the present Agreement.

e. The term "agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination.

f. The term "capacity" in relation to an aircraft means, the payload of that aircraft available on a route or section of a route and the term "capacity" in relation to "an agreed service" means, the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period and a route or section of a route.

g. The term "territory" in relation to a State has the meaning of the Article 2 of the Convention.

h. The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" shall have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.

i. The term "tariff" means the price to be charged for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services performed by the carrier in connection with the air transportation but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

j. The term "user charge" means a charge made to airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security property, or facilities.

k. The term «spare parts» means articles of a repair or replacement nature for incorporation in an aircraft, including engines and propellers;

l. The term «specified routes» means the routes specified in the Annex to this Agreement;

m. The term «stores» means articles of a readily consumable nature for use or sale on board aircraft during flight, including commissary supplies;

It is understood that the titles given to the Articles of the present Agreement do in no way restrict or extend the meanings of any of the provisions of the present Agreement.

Article 2
Grant of Rights

1.- Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the conduct of scheduled international air services by the designated airline of the other Contracting Party as follows:

a. To fly, without landing, across the territory of the other Contracting party;

b. To make stops in the said territory for non traffic purposes and

c. To make stops in the said territory at points specified for that route in the route schedule annexed to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2.- Nothing in the provisions of paragraph (1) shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

Article 3
Designation and Authorizations

1.- Each Contracting Party shall have the right to designate, and inform, through diplomatic channels the other Contracting Party, an airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, and to withdraw or alter such designations.

2.- On receipt of such designation, the competent authorities of the other Contracting party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of the present Article, grant without delay to the airline so designated, the appropriate operating authorization.

3.- The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require that the airline designated by the other Contracting Party proves to be qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4.- Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 2 of the present Agreement, in any case, where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in the nationals of such Contracting Party, or both.

5.- At any time, after the provisions of paragraph (1) and (2) of this Article have been complied with, the airline so designated and authorized may start to operate the agreed services provided that such services shall not be operated unless a tariff established in accordance with the provisions of Article 13 of this Agreement is in force in respect of those services.

Article 4
Suspension and Revocation

1.- Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by the airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions, as it may deem necessary on the exercise of these rights, in any case, where:

(a) such airline is unable to prove that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by these Authorities in conformity with the Convention ; or,

(b) it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party ; or,

(c) failure by that airline to comply with the laws and/or regulations of the Contracting Party granting these rights ; or,

(d) the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

2.- Unless immediate revocation or suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws and/or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting party, in conformity with Article 15 of this Agreement.

Article 5
Applicability of laws and Regulations

1.- The laws, regulations and procedures of the Contracting Party relating to entering into, remaining in or departing from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, while within and departure from the said territory.

2.- The laws and regulations of one Contracting Party respecting entry, clearance, staying or transit, emigration or immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party and by or on behalf of its crews, passengers, cargo and mail upon transit of, admission to, while within and departure from the territory of such Contracting Party.

3.- Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 6
Recognition of Certificates and Licenses

1.- Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating services provided for in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which are or may be established pursuant to the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other State.

2.- If the privileges or conditions of the licenses or certificates referred to in paragraph (1) above, issued by the Aeronautical Authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft operating the agreed services on the specified routes would permit a difference from the standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 15 of this Agreement with the Aeronautical Authorities of that Contracting Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement will constitute grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

Article 7
Aviation Safety Provisions

1.- Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.

2.- If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

3.- Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of another Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

4.- If any ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, or

b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention.

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences on respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention.

5.- In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

6.- Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7.- Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Article 8
Aviation Security

1.- Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention of Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970 and the Convention for the suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of

International Airports, signed at Montreal on 24 February 1988 and all other international instruments in the same field which may be ratified in the future by the Contracting Parties.

2.- The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3.- The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Parties ; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4.- Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) above required by the other Contracting party for entry into, while within, or departure from the territory of that other Contracting Party.

Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to screen passengers and their carry-on items and to carry out appropriate checks on crew, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5.- When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 9
Commercial Opportunities

1.- The designated airline of one Contracting party shall have the right to maintain its own representation in the territory of the other Contracting Party.

2.- The designated airline of one Contracting Party may, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence and employment, bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air services.

3.- In case of nomination of a general agent or a general sales agent, this agent shall be appointed in accordance with the relevant applicable laws and regulations of each Contracting Party.

4.- Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly or through its agents and any person shall be able to purchase such transportation in accordance with the national laws and regulations. These sales must be operated in a local currency.

5.- Each Contracting Party shall grant, to the designated airline of the other Contracting Party, the right to transfer to its Country on demand, in accordance with the foreign exchange regulations in force, the excess of receipts over expenditure achieved in connection with the carriage of passengers, cargo and mail on the agreed services in the territory of the other Contracting Party.

6.- If one Party imposes restrictions on the trasfer of the excess of receipts achieved by the designated airline of the other Contracting Party the other Party will also have the right to impose the same restrictions to the other party's airline.

Article 10
Exemption from customs and other duties

1.- Each Contracting Party shall on a basis of reciprocity, exempt the designated airline of the other Contracting Party under its national law from import restrictions, customs duties, other taxes, inspection fees and

other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Contracting Party operating the agreed services, as well as ticket stock, air way bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by that designated airline.

2.- The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph (1) of this Article:

(a) introduced in the territory of one Contracting party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party ;

(b) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party ;

(c) taken on board aircraft of the designated airline of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services ; whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.

3.- The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs Authorities of that Contracting Party. In Such case, they may be placed under supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 11
User Charges

Each of the Contracting Parties may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of airports and other facilities under its control.

Each of the Contracting Parties agree, however, that such charges shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international service.

Article 12
Capacity Regulations and Approval of Timetables

1.- The designated airlines of the Contracting Parties shall be afforded fair and equal treatment in order that they may enjoy equal opportunities in the operation of the agreed services on the specified routes.

2.- In operating the agreed services the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same routes.

3.- The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor or capacity adequate to carry the current and reasonable anticipated requirements for carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party designating the airline and the territory of the other Contracting Party.

4.- Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken on board and discharged at points on routes to be specified in the territories of states other than that designating the airline shall be agreed upon between the two Contracting Parties.

5.- The capacity to be provided including the frequency of services and the type of aircraft to be used by the designated airlines of the Contracting Parties on the agreed services shall be agreed upon by the Aeronautical Authorities upon recommendation made by designated airlines. The designated airlines shall make such recommendation after due consultations between them taking into account the principles laid down in paragraphs 1,2 and 3 of this Article.

6.- In case of disagreement between the designated airlines of the Contracting Parties the issues referred to in paragraph 5 above shall be resolved by agreement between the Aeronautical Authorities of the two Contracting Parties. Until such agreement has been reached, the capacity provided by the designated airlines shall remain unchanged.

7.- The designated airline of each Contracting Party shall submit for approval to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party not later than thirty (30) days prior to the introduction of services on the specified routes the flight timetables.

This shall, likewise, apply to later changes. In special cases, this time limit may be reduced subject to the approval of the said authorities.

Article 13
Air Transport Tariffs

1.- The tariffs to be charged by the airlines of the Contracting Parties for the agreed services shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service and, where it is deemed suitable, the tariffs of other airlines operating scheduled services over the whole or part of the same routes.

2.- The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall be established according to the following rules :

(a) When the designated airlines of both Contracting Parties are members of an international airline association, e.g. International Air Transport Association, with a rate-fixing mechanism and a tariff resolution already exists in respect of the agreed services, the tariffs shall be agreed upon by the designated airlines of the Contracting Parties in accordance with such tariff resolution. Unless otherwise determined in the application of this Article, each designated airline shall be responsible only to its Aeronautical Authorities for the justification and reasonableness of the tariffs so agreed.

(b) When there is no tariff resolution in respect of the agreed services or where either or both of the designated airlines of the Contracting Parties are not members of the same airline association referred to in paragraph (a) above, the designated airlines of the Contracting Parties shall agree between themselves on the tariffs to be charged in respect of the agreed services.

(c) The tariffs so agreed upon shall be submitted for approval by the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction. This time limit may be reduced, subject to the consent of the said Authorities.

(d) In case the designated airlines of the Contracting Parties fail to agree on the tariffs to be charged, or where a Contracting Party has not designated its airline for the operating of the agreed services, or where during the first fifteen (15) days of the thirty (30) days period referred to in subparagraph (c) above, the Aeronautical Authorities of a Contracting Party give the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party notice of their dissatisfaction with any tariff agreed between the designated airlines of the Contracting Parties in accordance with subparagraph (a) and (b) above, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall try to reach an agreement on the appropriate tariffs to be charged.

3.- (a) No tariff shall come into force if the Aeronautical Authorities of either Contracting Party have not approved it.

(b) The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established.

4.- If the Aeronautical Authorities cannot agree on any tariff submitted to them under the provisions of this Article or the determination of any tariff the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 16 of the present Agreement.

5.- If the Aeronautical Authorities of one of the Contracting Parties become dissatisfied with an established tariff, they shall so notify the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party and the designated airlines shall attempt, where required, to reach an agreement. If within the period of ninety (90) days from the day of receipt of such notification a new tariff cannot be established in accordance with the provisions of paragraphs (2) and (3) of this Article, the procedures as set out in paragraph (4) of this Article shall apply.

Article 14
Supply of Statistics

The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, such information and statistics relating to the traffic carried on the agreed services by the designated airline of the first Contracting Party to and from the territory of the other Contracting Party as may normally be prepared and submitted by the designated airline to their National Aeronautical Authorities. Any additional statistical traffic data which the Aeronautical Authorities of one Contracting Party may desire from the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party shall, upon request, be a subject of mutual discussion and agreement between the two Contracting Parties.

Article 15
Consultations and Modifications

1.- Each Contracting Party or its Aeronautical Authorities may at any time request consultations with the other Contracting Party or with its Aeronautical Authorities.

2.- A consultation requested by one of the Contracting Parties or their Aeronautical Authorities shall begin within a period of thirty (30) days of the date of receipt of the request.

3.- Any modification to this Agreement shall enter into force when the two Contracting Parties will have notified each other of the fulfilment of their constitutional procedures relating to the conclusion and the entering into force of international agreements.

4.- Notwithstanding the provisions of paragraph (3), modifications to the route schedule annexed to this Agreement may be agreed directly between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties. They shall enter into force after having been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 16
Settlement of Disputes

1.- If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement and its Annex, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiations.

2.- If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for an advisory opinion to some person or body.

3.- If the Contracting Parties fail to reach a settlement pursuant to paragraphs 1 and 2 above, the dispute shall be referred to a Tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice, through diplomatic channels, requesting arbitration of the dispute by such a Tribunal and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate its arbitrator within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case may require ; provided that if the President of the Council of the International Civil Aviation Organization is a national of either Contracting Party, the senior Vice-President of the Council or if he is such a national, the Senior Member of the Council who is not such a national may be requested to make the appointments as the case may be. The third arbitrator, however, shall be a national of a third state and shall act as the President of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held.

4.- The Tribunal shall determine its own procedures.

5.- The expenses of the Tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

6.- The Contracting Parties undertake to comply with any decision delivered in application of the present Article.

7.- If and so long as either Contracting Party or its designated airline fail to comply with a decision given under paragraph (3) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement.

Article 17
Termination

Either Contracting Party may at any time give written notice to the other Contracting Party of its intention to terminate this Agreement, through diplomatic channels ; such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization.

In such case the Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 18
Conformity with Multilateral Conventions

If a general multilateral air transport convention or agreement, comes into force in respect of both Contracting Parties, this Agreement and its Annex could be amended accordingly.

Article 19
Registration

This Agreement, its Annex and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 20
Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of the last notification through diplomatic channels by either Contracting Party to the other that it has been complied with its constitutional requirements for the entry into force of this Agreement.

In witness thereof, the undersigned plenipotentiaries being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done at in duplicate, this DAY in the Greek, Arabic and English languages, all three texts being equally authentic.

In case of difference of interpretation the English text shall prevail.

For the Government of the Hellenic Republic

For the Government of the Kingdom of Morocco

A N N E X
ROUTE SCHEDULE

1. **SCHEDULE I**
   Routes to be operated by the designated airline of the Kingdom of Morocco
   Points in Morocco - Athens, Greece

2. **SCHEDULE II**
   Routes to be operated by the designated airline of the Hellenic Republic.
   Points in Greece - Casablanca, Morocco.

3. Intermediate points and points beyond may be served by the designated airlines. Fifth freedom traffic rights shall be exercised between such points and the territory of the other Contracting Party after an agreement to that effect is reached between the designated airlines and approved by the respective Aviation Authorities of the two Contracting Parties.

Άρθρο δεύτερο

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και της Συμφωνίας που κυρώνεται από την πλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου 20 αυτής.

Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως νόμου του Κράτους.

Αθήνα, 22 Φεβρουαρίου 2000

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ
Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
Γ. ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
Α. ΜΑΝΤΕΛΗΣ

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους

Αθήνα, 23 Φεβρουαρίου 2000

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΕΥΑΓ. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ